

**CBSA AND CBP JOINT UPDATED EMERGENCY PROTOCOLS IN RESPONSE TO FLOOD SITUATION IN  
BRITISH COLUMBIA, CANADA**

**Updated January 7, 2022**

**\*\*\*English Version\*\*\*la version française suit\*\*\***

Due to extreme weather conditions in British Columbia, Canada that have caused flooding, landslides, road closures, and other supply chain disruptions Canadian domestic truck carriers may need to transit through the U.S. to reach destinations in Canada. Any Canadian carriers that currently operate between the U.S. and Canada as well as domestically are encouraged to follow the standard procedures for transit, including the advance filing of an electronic truck manifest and utilization of an in-bond or in-transit transaction. This will facilitate crossing and decrease delay at the border that will be caused by these temporary measures.

The requirements below are designed to be utilized by Canadian domestic truck carriers that don't normally cross the border in the normal course of their business as well as providing some guidance to international carriers carrying Canadian domestic shipments during the duration of these procedures.

- All equipment, trailers and containers moving under these procedures must be sealed at or before arrival at the U.S. border. These seals should be clearly identified to CBP and CBSA for verification and inspection as necessary.
- Any Canadian carriers that currently operate between the U.S. and Canada as well as domestically are expected to follow the standard procedures for transit, including the advance filing of an electronic truck manifest and utilization of an in-bond or in-transit transaction. This applies to both rail and truck carriers.
- This will facilitate crossing and decrease delay at the border that will be caused by these temporary measures.
- If a carrier is using automated methods of transmission under these procedures, the data available for those shipments may not be the same as for cargo intended for import into the U.S. To mitigate this, carriers should describe the merchandise in general (i.e. foodstuffs, groceries and other products destined to Canadian stores, moving through the U.S. due to flooding emergency).
- For Transportation and Exportation (T&E type 62) in-bond shipments filed electronically and moving under these procedures, the general description above applies and 9804.00 may be used for the required HTSUS number and value should be estimated based on shipping valuation. If necessary and no values are known, \$2 (USD) per pound may be used for this process.
- CBP will exercise maximum flexibility regarding these domestic freight shipments. It is recommended that carriers have normal clearance documents readily available such as bill of lading, invoices, etc. to facilitate clearance.
- Consolidated express carriers may file a single bill of lading electronically, as per the regulations, using a general description (i.e. consolidated express shipments destined to Canada moving in-transit through the U.S. due to the flooding emergency), under a single type 62 (T&E) in-bond as described above.
  - To facilitate crossing, express carriers should be prepared to provide a list of all individual shipments at the border. This information may be on paper and accompany the conveyance or may be sent to a specific port electronically based on arrangements between the carrier and the port of entry.

**References**

For more information on United States Customs and Border Protection (USCBP) electronic manifesting and bonds, please see the following links: <https://www.cbp.gov/document/technical->

[documentation/ace-bond-guide-electronic-truck-manifest](https://www.cbp.gov/document/guides/truck-manifest-create-manifest) <https://www.cbp.gov/document/guides/truck-manifest-create-manifest> and <https://www.cbp.gov/document/guides/truck-manifest-create-manifest-french>

For more information on Canada Border Services Agency (CBSA) requirements for in-transit movement of Canadian goods through U.S. territory can be found in Departmental [Memorandum D3-4-2, Highway Pre-Arrival and Reporting Requirements](#), paragraphs 59-66.

The following guidelines for this special interim measure have been developed in consultation with various Industry Stakeholders, USCBP, and Other Government Departments within Canada and the United States to facilitate the movement of goods impacted by the current flooding situation in B.C. while also respecting the relevant laws and regulations that govern our joint CA-US border and national interests.

## **UNITED STATES CUSTOMS AND BORDER PROTECTION INTERIM SPECIAL MEASURES**

### **General rules:**

The following requirements are available to Canadian domestic truck carriers that do not have electronic manifesting capabilities or ability to file as a bonded carrier.

- The area of operations will be initially limited to the following ports.
  - Emerson, MB 502 (204) 373-2453 (Pembina, North Dakota 701-825-5800 );
  - North Portal, SK 602 (306) 927-6253 (Portal Station, North Dakota 701-926-7500);
  - Coutts, AB 705 (403) 344-3772 (Sweetgrass, Montana 406-335-9610);
  - Kingsgate, BC 818 (250) 424-5507 (Eastport, Idaho 208-267-3966);
  - Osoyoos, BC 819 (250) 495-7518 (Oroville, Washington 509-476-2955);
  - Abbotsford-Huntingdon B.C. 817 (604) 557-7153 (Sumas, Washington 360-988-2971) and,
  - PAC Highway B.C. 813 (604) 538-3631 (Blaine, Washington 360-332-5771)
- For in-transit delays, such as a breakdown during transit, the carriers shall contact the nearest CBP port of entry
- Expected duration of the following work around measures will be for the duration of the infrastructure delays or **until March 31, 2022** and re-evaluated once commercial traffic normalizes or operationally resumes.
- All normal protocols and policies apply to any port of entry outside of the affected area, i.e., Seattle Field Office.
- Carriers and importers failure to follow stipulated workaround procedures may be subject to enforcement and compliance actions that may delay clearance. Note that CBP will exercise maximum flexibility to ensure that legitimate transactions are facilitated but need cooperation from the industry sector to ensure facilitation.

### **Travel Documents Requirements:**

- Western Hemisphere Travel Initiative (WHTI) compliant document is required for all drivers and passengers/co-drivers.
  - Drivers and all vehicle occupants must be in possession of all documents, including approved Form I-194 waivers of inadmissibility, when applying for admission.
  - Those drivers and vehicle occupants who have a criminal history and do not have an approved waiver of inadmissibility will not be permitted to enter the United States.
  - <https://www.cbp.gov/travel/us-citizens/western-hemisphere-travel-initiative>

- <https://www.cbp.gov/travel/us-citizens/western-hemisphere-travel-initiative/faqs>

**Entry filing/requirements:**

- Bond requirements for carriers within the containment area will be waived for non-traditional small time trucking companies.
- User fee requirements will be adhered to, and fees will be collected.
  - <https://help.cbp.gov/s/article/Article-18>
- CBP Officers will input the manifest information in ACE manually based on the submission of documents provided.

**Container security/verification:**

- Containers must be properly sealed either prior to arrival or at the border. CBP personnel shall record and/or verify seal numbers at upon entry at ports of entry.
- Carriers will not unload or load any additional cargo or break the seal on the container/trailer while in the US. Upon arrival to the U.S. border CBP primary booth, identification and any documents including bills of lading, packing lists, invoices, foreign government certificates, etc. as well as trailer license number will be provided to the CBP Officer and/or agriculture specialist.
- Upon re-entering Canada, carriers transiting under this procedure will present themselves to CBSA personnel for verification of seals and collection of seal numbers and provide supporting documentation used for entry into the U.S. as well as driver identification.

**Prohibited/restricted items:**

- Prohibited items currently legal in Canada, but not in the U.S. will not be authorized for movement under these procedures.
- Restricted merchandise, such as medical equipment, pharmaceuticals, agriculture commodities, and live animals, may require further review by CBP personnel at the port of entry. This may include additional documentation as mandated by the appropriate regulatory agency (USDA, FDA etc). Additional information is provided below.
  - **FDA Prior Notice requirements:** To help support the current emergency situation, FDA and CBP will assist using enforcement discretion when there is no prior notice for articles of food carried by Canadian domestic truck carriers transiting through the U.S. to reach destinations in Canada as a result of supply chain disruptions in British Columbia, Canada at this time. Regulatory discretion as described in FDA [Compliance Policy Guide, Section 110.310](#) for imported food arriving from and exiting to the same country should only be considered if all the general rules and requirements identified in this CSMS are met. Any Canadian carriers that currently operate between the U.S. and Canada as well as domestically are expected to follow the standard procedures for transit, including the timely submission of prior notice for imported foods to FDA.
  - **U.S.D.A. In-Transit Permits:** Most in-transit plant and animal permits issued prior to movement, will not be required for shipments utilizing these temporary procedures. CBP Agriculture Specialists at the port of arrival in the U.S. will make a risk-based determination on any additional measures needed to safeguard these shipments.

**Canadian Food Inspection Agency (CFIA) Special Measures**

**Food In-Transit**

- Carriers must either follow Departmental Memorandum D3-4-2 or the Emergency Protocol described above for food. The CFIA does not require certification documentation for the

movement of food, including meat, eggs and raw milk. The goods do not have to be declared to the CFIA's National Import Service Centre. The food must meet all conditions in the Safe Food for Canadian Regulations as if it was moved between provinces.

### **Livestock Movements**

- The USDA-CFIA Emergency Transit Policy allowing regulated animal transit through the U.S that was agreed on November 18, 2021 has been deactivated as this Emergency Protocol is no longer required.
- As a result, no additional export certificates will be issued under this policy.
- For any questions on this matter, companies should contact the nearest CFIA Animal Health District office <https://inspection.canada.ca/about-cfia/contact-a-cfia-office-by-telephone/eng/1313255382836/1313256130232>

### **Plants and Plant Products**

Plants and Plant Products in-Transit under both the Departmental Memorandum and the Emergency Protocol do not require specific certification for their re-entry into Canada. These shipments of in-transit plants and plant products do not have to be declared to the CFIA's National Import Service Centre (NISC). However, the plants and plant products must meet all conditions in the Plant Protection Acts and Regulations as if it was moved between provinces, including inspection and issuance of Domestic Movement Certificates, where required. A Phytosanitary Certificate (or Export Certification Label (ECL)) is not required.

### **COVID 19 HEALTH MEASURES**

- There is no change to existing guidance and communications regarding pandemic related matters.
- Commercial drivers, as persons employed in the trade and transportation sector and crossing the border in this capacity, are considered under the existing provisions for truckers.
- Pre-arrival testing, quarantine requirements and post arrival testing are not required for persons in the trade or transportation sector who is important for the movement of goods or people, including a truck driver or crew member on any aircraft, shipping vessel or train, who enters Canada for the purpose of performing their duties as a member of that sector.

These temporary interim measures are subject to change and/or may be updated as the situation evolves. We will communicate further guidance and/or updates as applicable.

Should you have any concerns, please connect with the [BCCC Secretariat](#).

Thank you,  
BCCC Secretariat

**\*\*\*version française\*\*\***

## **MISE À JOUR CONJOINTE DE L'ASFC ET LE CBP DES ÉTATS-UNIS SUR LES PROTOCOLES D'URGENCE EN RÉPONSE À LA SITUATION D'INONDATION EN COLOMBIE-BRITANNIQUE, CANADA**

**Mis à jour le 7 janvier 2022**

En raison des conditions météorologiques extrêmes en Colombie-Britannique au Canada qui ont causé des inondations, des glissements de terrain, des fermetures de routes et d'autres perturbations à la chaîne d'approvisionnement, les transporteurs routiers canadiens pourraient devoir traverser les États-Unis pour atteindre des destinations au Canada. Les transporteurs canadiens qui opèrent actuellement entre les États-Unis et le Canada ainsi qu'au pays sont encouragés à suivre les procédures normalisées pour le transit, y compris le dépôt préalable d'un manifeste électronique de camion et l'utilisation d'une transaction sous douane ou en transit. Cela facilitera le passage à la frontière et réduira les retards causés par ces mesures temporaires.

Les exigences ci-dessous sont conçues pour être utilisées par les transporteurs de camions canadiens qui ne traversent pas normalement la frontière dans le cours normal de leurs activités et pour fournir des conseils aux transporteurs internationaux qui transportent de la marchandise canadienne pendant ces procédures.

- Tous les équipements, les remorques et les conteneurs transportés conformément à ces procédures doivent être scellés à la frontière américaine ou avant leur arrivée. Ces scellés doivent être clairement identifiés au CBP et à l'ASFC pour vérification et inspection, au besoin.
- Tous les transporteurs canadiens qui opèrent actuellement entre les États-Unis et le Canada ainsi qu'au pays doivent suivre les procédures normalisées pour le transit, y compris le dépôt préalable d'un manifeste électronique des camions et l'utilisation d'une transaction sous douane ou en transit. Cela s'applique aux transporteurs ferroviaires et routiers.
- Cela facilitera le passage à la frontière et réduira les retards causés par ces mesures temporaires.
- Si un transporteur utilise des méthodes automatisées de transmission en vertu de ces procédures, les données disponibles pour ces expéditions peuvent ne pas être les mêmes que pour le fret destiné à l'importation aux États-Unis. Pour atténuer ce problème, les transporteurs devraient donner une description générale de la marchandise. (c.-à-d. les aliments, les produits d'épicerie et d'autres produits destinés aux magasins canadiens, qui traversent les États-Unis en raison d'une inondation).
- Pour les expéditions sous douane de transport et d'exportation (T&E type 62) produites par voie électronique et transportées selon ces procédures, la description générale ci-dessus s'applique et 9804.00 peut être utilisé pour le numéro HTSUS requis et la valeur devrait être estimée en fonction de l'évaluation de l'expédition. Si nécessaire et qu'aucune valeur n'est connue, on peut utiliser 2 \$ (DÉU) par livre pour ce processus.
- Le CBP exercera une souplesse maximale à l'égard de ces expéditions de fret domestique. Il est recommandé que les transporteurs disposent de documents de dédouanement habituels, comme le connaissement, les factures, etc., pour faciliter le dédouanement.
- Les transporteurs express groupés peuvent déposer un seul connaissement par voie électronique, conformément au règlement, en utilisant une description générale (c.-à-d. les envois express groupés destinés au Canada qui transitent par les États-Unis en raison de l'inondation), sous un seul sous douane (T&E type 62) tel décrit ci-dessus.

- Pour faciliter le passage, les transporteurs express devraient être prêts à fournir une liste de tous les envois individuels à la frontière. Ces renseignements peuvent être sur papier et accompagner le moyen de transport ou peuvent être envoyés électroniquement à un port particulier en fonction d'arrangements entre le transporteur et le point d'entrée.

Pour plus d'informations sur le manifeste électronique et les obligations au Service des douanes et de la protection des frontières (CBP) des É.-U., veuillez consulter les liens suivants : <https://www.cbp.gov/document/technical-documentation/ace-bond-guide-electronic-truck-manifest>, <https://www.cbp.gov/document/guides/truck-manifest-create-manifest> et <https://www.cbp.gov/document/guides/truck-manifest-create-manifest-french>

Pour plus d'informations sur les directives de l'ASFC sur le mouvement en transit des marchandises canadiennes sur le territoire américain se trouvent aux paragraphes 59 à 66 du [Mémorandum D3-4-2 du Ministère, Exigences relatives à la transmission des données préalable à l'arrivée et à la déclaration dans le mode routier](#).

Les lignes directrices suivantes ont été élaborées en consultation avec divers intervenants de l'industrie, le CBP des États-Unis, ainsi d'autres ministères au Canada et aux États-Unis pour faciliter la circulation des marchandises touchées par la situation actuelle des inondations en Colombie-Britannique tout en respectant les lois et règlements pertinents qui régissent notre frontière CA- É.-U et nos intérêts nationaux.

## **MESURES SPÉCIALES PROVISOIRES DE PROTECTION DES DOUANES ET DES FRONTIÈRES DES ÉTATS-UNIS**

### **Règles générales :**

Les exigences suivantes s'appliquent aux transporteurs de camions canadiens qui n'ont pas la capacité de présenter un manifeste électronique ou de déposer une déclaration à titre de transporteur cautionné.

- La zone d'opération sera initialement limitée aux ports suivants :
  - Emerson, MB 502 (204) 373-2453 (Pembina, North Dakota 701-825-5800 );
  - North Portal, SK 602 (306) 927-6253 (Portal Station, North Dakota 701-926-7500);
  - Coutts, AB 705 (403) 344-3772 (Sweetgrass, Montana 406-335-9610);
  - Kingsgate, BC 818 (250) 424-5507 (Eastport, Idaho 208-267-3966);
  - Osoyoos, BC 819 (250) 495-7518 (Oroville, Washington 509-476-2955);
  - Abbotsford-Huntingdon B.C. 817 (604) 557-7153 (Sumas, Washington 360-988-2971) and,
  - PAC Highway B.C. 813 (604) 538-3631 (Blaine, Washington 360-332-5771)
- Pour les retards en transit, telle une panne pendant le transit, les transporteurs doivent communiquer avec le point d'entrée du CBP le plus près.
- La durée prévue des mesures de contournement suivantes sera en vigueur pour la durée des retards d'infrastructure ou jusqu'au **31 mars 2022** et réévaluée une fois que le trafic commercial reviendra à la normale ou reprendra sur le plan opérationnel.
- Tous les protocoles normaux et toutes les politiques s'appliquent à tous les points d'entrée à l'extérieur de la zone touchée, c.-à-d. le bureau de Seattle.

- Les transporteurs et les importateurs qui ne suivent pas les procédures de contournement stipulées peuvent faire l'objet de mesures d'exécution de la loi et de conformité qui peuvent retarder le dédouanement. Veuillez noter que le CBP fera preuve d'une souplesse maximale pour faciliter les transactions légitimes, mais qu'il a besoin de la coopération du secteur de l'industrie pour en assurer la facilitation.

#### **Exigences relatives aux documents de voyage:**

- Des documents conformes à l'Initiative relative aux voyages dans l'hémisphère occidental (IVHO) sont requis pour tous les conducteurs et passagers/copilotes.
  - Les conducteurs et tous les occupants du véhicule doivent être en possession de tous les documents, lors de la demande d'admission, y compris le formulaire I-194 de renonciation à l'interdiction de territoire approuvée.
  - Les conducteurs et les occupants du véhicule qui ont des antécédents criminels et qui n'ont pas de formulaire de renonciation d'interdiction de territoire approuvée ne seront pas autorisés à entrer aux États-Unis.
  - <https://www.cbp.gov/travel/us-citizens/western-hemisphere-travel-initiative>
  - <https://www.cbp.gov/travel/us-citizens/western-hemisphere-travel-initiative/faqs>

#### **Dépôt/Exigences de déclaration :**

- Les exigences en matière de cautionnement pour les transporteurs dans la zone de confinement seront levées pour les petites entreprises, non traditionnelles de camionnage.
- Les exigences relatives aux frais d'utilisation seront respectées et les frais seront perçus.
  - <https://help.cbp.gov/s/article/Article-18>
- Les agents du CBP entreront les renseignements du manifeste dans l'examen préalable de moyen de transport manuellement en fonction de la présentation des documents fournis.

#### **Sécurité/vérification des conteneurs :**

- Les conteneurs doivent être bien scellés avant l'arrivée, ou à la frontière. Le personnel du CBP doit enregistrer et/ou vérifier les numéros de scellés aux points à l'entrée.
- Les transporteurs ne déchargeront, ni ne chargeront de fret supplémentaire ni ne briseront le sceau sur le conteneur ou la remorque pendant qu'ils sont aux États-Unis. À l'arrivée à la frontière américaine, le podium principale du CBP, l'identification et tous les documents, y compris les connaissements, les bordereaux d'emballage, les factures, les certificats du gouvernement étranger, etc., ainsi que le numéro de permis de remorque, seront fournis à l'agent du CBP et/ou au spécialiste de l'agriculture.
- À leur retour au Canada, les transporteurs qui transitent en vertu de cette procédure se présenteront au personnel de l'ASFC pour la vérification des scellés et la collecte des numéros de scellés et fournir les pièces justificatives utilisées pour l'entrée aux États-Unis ainsi que l'identification du conducteur.

### Articles interdits ou restreints:

- Les articles actuellement légaux au Canada, mais interdits aux États-Unis, ne seront pas autorisés à circuler en vertu de ces procédures.
- Les marchandises faisant l'objet de restrictions, comme l'équipement médical, les produits pharmaceutiques, les produits agricoles et les animaux vivants, peuvent nécessiter un examen plus approfondi par le personnel du CBP au point d'entrée. Cela peut inclure la documentation supplémentaire comme l'exige l'organisme de réglementation approprié (*USDA, FDA, etc.*). Des renseignements supplémentaires sont fournis ci-dessous.
  - Exigences de préavis de la *FDA* : Pour aider à soutenir la situation d'urgence actuelle, La *FDA* et le CBP aideront à exercer leur pouvoir discrétionnaire en matière d'application de la loi lorsqu'il n'y a pas de préavis pour les articles d'aliments transportés par des transporteurs routiers canadiens qui transitent par les États-Unis pour atteindre des destinations au Canada en raison de perturbations de la chaîne d'approvisionnement en Colombie-Britannique au Canada pour le moment. Le pouvoir discrétionnaire en matière de réglementation décrit à l'article 110.310 du *Compliance Policy Guide* de la *FDA* pour les aliments importés en provenance et à la sortie du même pays ne devrait être pris en considération que si toutes les règles et exigences générales énoncées dans le présent SGSG sont respectées. Tous les transporteurs canadiens qui opèrent actuellement entre les États-Unis et le Canada ainsi qu'au pays doivent suivre les procédures normalisées pour le transit, y compris la présentation en temps opportun d'un préavis pour les aliments importés à la *FDA*.
  - Permis de transport en transit des États-Unis : La plupart des permis de transport d'espèces végétales et animales en transit délivrés avant le déplacement ne seront pas requis pour les expéditions utilisant ces procédures temporaires. Les spécialistes de l'agriculture du CBP au point d'arrivée aux États-Unis détermineront, en fonction du risque, toute mesure supplémentaire nécessaire pour protéger ces expéditions.

### Mesures spéciales de l'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA)

#### **Aliments en transit**

- Les transporteurs doivent suivre le Mémoire ministériel D3-4-2 ou le Protocole d'urgence décrit ci-dessus pour les aliments. L'Agence canadienne d'inspection des aliments (ACIA) n'a pas besoin de documents de certification pour le transport des aliments, y compris la viande, les œufs et le lait cru. Les marchandises n'ont pas à être déclarées au Centre national de services à l'importation de l'ACIA. L'aliment doit respecter toutes les conditions du Règlement sur la salubrité des aliments au Canada comme s'il avait été déplacé d'une province à l'autre.

#### **Les mouvements de bétail**

- La politique entre l'Agence canadienne d'inspection des aliments et le département de l'Agriculture des États-Unis permettant le transit d'urgence d'animaux réglementés qui avait été mise en place le 18 novembre 2021 a été désactivée puisque ce protocole d'urgence n'est plus nécessaire.
- Il n'y aura donc plus de certificats d'exportation qui seront émis en vertu de cette politique
- Pour toute question à ce sujet, les compagnies devraient contacter le bureau de Santé des animaux de l'ACIA le plus proche ( <https://inspection.canada.ca/a-propos-de-l-acia/contactez-l-acia-par-telephone/fra/1313255382836/1313256130232> )



## **Les végétaux et produits végétaux**

Les végétaux et produits végétaux en transit en vertu du mémorandum ministériel et du protocole d'urgence n'exigent pas de certification spécifique pour leur retour au Canada. Ces expéditions de végétaux et de produits végétaux en transit n'ont pas à être déclarées au Centre national de service à l'importation (CSNI) de l'ACIA. Cependant, les végétaux et produits végétaux doivent satisfaire à toutes les conditions des lois et règlements sur la protection des végétaux comme s'ils étaient déplacés entre les provinces, y compris l'inspection et la délivrance de certificats de circulation, le cas échéant. Un certificat phytosanitaire (ou étiquette de certification d'exportation (ECE)) n'est pas requis.

## **MESURES SANITAIRES LIÉES À LA COVID-19**

- Il n'y a aucun changement aux directives et aux communications existantes concernant les questions liées à la pandémie.
- Les conducteurs de véhicules commerciaux, en tant que personnes employées dans le secteur du commerce et des transports et traversant la frontière à ce titre, sont pris en considération dans le cadre des dispositions existantes pour les camionneurs.
- Les examens avant l'arrivée, les exigences de quarantaine et les examens après l'arrivée ne sont pas requis pour les personnes du secteur du commerce ou du transport qui sont importantes pour le mouvement des marchandises ou des personnes, y compris un conducteur de camion ou un membre d'équipage à bord d'un aéronef, d'un navire de transport ou d'un train, qui entre au Canada dans l'exercice de ses fonctions à titre de membre de ce secteur.